



Center for Mellemøststudier

ANALYSE

February 2011

Besættelse i praksis

Helle Lykke Nielsen

Vej 443 er historien om, hvordan israelernes besættelse af Vestbredden fungerer i praksis. Sammen med problemerne omkring adgangen til vand, el og kloakker og muren, der ifølge en israelsk historiker har gjort Vestbredden til verdens største fængsel, må palæstinenserne kæmpe en hård kamp for at få dagligdagen til at fungere.

Artiklen blev bragt som kronik i *Politiken*, 23. februar 2011

Vej 443 er en vigtig hovedfærdselsåre i Israel. Den forbinder Tel Aviv med Jerusalem og fungerer på strækninger som alternativ til den travle motorvej 1, der er den direkte forbindelse mellem de to storbyer. Vej 443 derimod har status af landevej, også selvom den flere steder er 4-sporet og mest af alt ligner en motorvej. Umiddelbart altså et eksempel på en moderne stats effektive udbygning af vejnettet i et mellemøstligt område, der ellers er præget af dårlig infrastruktur.

Men vej 443 er også historien om, hvordan israelernes besættelse af Vestbredden fungerer i praksis. For vejen skærer igennem Vestbredden, hvor den som landevej fører ind gennem bymidten i mange palæstinensiske landsbyer og i det hele taget fungerer som bindeled mellem byer og landsbyer i det sydlige Ramallah-område. Faktisk inddrog israelerne 14 km af en eksisterende vej på Vestbredden, da de i 1980 renoverede 443, samtidig med at de eksproprierede offentlig og privat palæstinensisk jord til vejanlægget trods højlydte palæstinensiske protester. Begrundelsen var at vejen også ville komme palæstinenserne til gode.

Alligevel har palæstinenserne i årevis måtte leve med, at vej 443 kun må bruges af israelere, og det har haft store omkostninger: palæstinensiske bønder med marker på begge sider af vejen har måttet opgive at dyrke al deres jord, mere end 100 små forretninger langs vejen har måttet dreje nøglen om, og områdets 35.000 beboere har måttet leve med lang og besværlig transporttid til den regionale storby Ramallah, hvilket har haft katastrofale konsekvenser i nødsituationer, hvor folk ikke er nået til det regionale sygehus i tide.

Vej 443 blev lukket for palæstinenserne i 2002 efter flere angreb, der kostede i alt 6 israelere livet. I den forbindelse placerede det israelske militær store betonklodser ved alle til- og afkørsler og satte pigtrådshegn og jernlåger op flere steder langs vejen. Både israelske og internationale menneskerettighedsorganisationer har siden brugt mange kræfter på at få denne kollektive afstraffelse af palæstinenserne ophævet, bl.a. ved at indbringe sagen for de israelske domstole. Og i december 2009 lykkedes det så endeligt: Her afgjorde Israels højesteret at forbuddet var ulovlig i følge international ret, og pålagde det israelske militær, som administrerer det besatte område, at genåbne vejen for palæstinenserne efter en 5 måneders tilpasningsperiode.

Men da perioden udløb i maj 2010, havde militæret fundet nye måder at begrænse palæstinenserne brug af vejen på: Godt nok havde man fjernet betonblokke og afspærringer, så palæstinenserne lettere kunne komme rundt mellem landsbyerne i området, men de kan stadig ikke bruge den del af vejen der fører til Ramallah, og der er oprettet nye checkpoints, der i praksis gør det meget besværligt og tidskrævende for palæstinenserne at bruge vejen. Og det gør det

selvsagt besværligt at passe et arbejde, komme til og fra skole, tage på lægebesøg i Ramallah, etc. hvis man bor på den del af Vestbredden.

Israelsk separationspolitik

Historien om vej 443 er et eksempel på den separationspolitik, Israel har ført på Vestbredden siden 1990'erne. Og det er ikke kun veje, palæstinenserne afskæres fra, men også dagligdags fornødenheder som el, vand og kloakker. Nogle steder må fattige palæstinensiske bønder købe vand til overpris i nærliggende landsbyerne, som så skal transporteres hjem med bil, selvom der løber vandledninger lige forbi deres boliger. Den begrænsede adgang til det ellers velfungerende israelske kloaksystem medfører stigende sundhedsproblemer, og manglende eller ustabil el-forsyning gør dagligdagen meget besværlig.

Nu ved jeg godt at enhver kommentar til Israels politik på Vestbredden vil blive mødt med et kor af kritikere, der anført af den israelske ambassadør og DF's Søren Espersen samstemmende råber "sikkerhed" og forsøger at gøre enhver kritik til et spørgsmål for eller imod Israels eksistens. Men den argumentation duer ikke længere: Man kan sagtens på een og samme tid gå ind for Israels ret til at eksistere og have blik for den urimelige behandling, palæstinenserne på Vestbredden udsættes for.

Et andet og mere kendt eksempel på israelernes separationspolitik er den 707 km lange mur, israelerne er ved at opføre langs grænsen til Vestbredden. Muren, der alt efter politisk ståsted går under navnet "sikkerhedshegnet", "afspærringen" eller "apartheid-muren", er israelernes forsøg på at kontrollere grænsen til Vestbredden og følger som udgangspunkt våbenstillandslinjen fra 1949, den såkaldte "grønne linje". Det er ganske vist ikke nogen internationalt anerkendt grænse, men den har alligevel juridisk legitimitet al den stund, at Israels højesteret i flere af sine domme henviser til den som Israels juridiske grænse. Enhver stat har lov til at lukke sin grænse, således også Israel, men problemet er bare, at muren flere steder er bygget så langt inde på Vestbredden, at den lægger beslag på 9% af palæstinenserne's jord. Lægger man her til de områder, som jødiske bosættere og den israelske stat har inddraget til veje, sikkerhedszoner, militære anlæg, m.m., sidder Israel i dag på 42% af jorden på den besatte Vestbredden.

Muren er på mange måder et godt symbol på separationspolitikken, for den illustrerer ikke kun den fysiske adskillelse af de to områder, men viser også hvor forskellig virkeligheden kan se ud fra de to sider: På den israelske side er muren mange steder ikke højere end ca. 3 meter, hvidmalet og flankeret af beplantede jordskrænter der nedtoner murens symbolik og får den til at falde nogenlunde i ét med omgivelserne. På den palæstinensiske side, derimod, kan muren samme sted være op til 8 meter høj, af rå beton og yderligere barrikad-

eret af grøfter, sikkerhedsveje og ståltrådshegn, der gør det umuligt bare at nærme sig muren. Den fæstningsagtige symbolik er ikke til at tage fejl af.

Søm-zonen

De områder af Vestbredden, som israelerne har inddraget på deres side af muren, og som altså afgrænses af den grønne linje mod vest og muren mod øst, kaldes med et billede fra skrædder-faget for "søm-zonen" – altså det områder, hvor de to dele så at sige er "syet" sammen. Al jord i "søm-zonen" er kategoriseret som C-zoner, dvs. zoner der er under israelsk sikkerhedskontrol, hvilket i praksis betyder at palæstinenserne, og alt hvad der har med dem at gøre – deres heste, biler, landbrugsmaskiner etc. - skal have tilladelse af israelerne til at kunne bevæge sig ind på eller bruges i området. I modsætning hertil står A-zoner, som er under fuld palæstinensisk kontrol, og B-zoner, som administreres af palæstinenserne, men hvor israelske sikkerhedsstyrker har ret til at intervenere. A-zoner på Vestbredden udgør 18%, B-zoner 22% og C-zoner 60%.

Der bor p.t. ca. 8000 palæstinensere i søm-zonen fordelt på 100 landsbyer. De er nødt til at søge om tilladelser til alt muligt for at kunne få dagligdagen til at fungere, og det er både en langsommelig og besværlig affære, ikke mindst fordi israelerne ofte er meget restriktive i deres administration af tilladelserne. Og det gælder i det hele taget alle de områder der har status af C-zone: Selvom en olivenlund eller en mark fx tilhører en gammel mand der ikke længere er i stand til at dyrke den, kan hans sønner ikke uden videre få tilladelse til at få adgang til jorden, så de kan dyrke den. Nye maskiner, andre heste, brug af nye køretøjer etc. kræver nye tilladelser, og det israelske militære bureaukrati, der har til opgave at udstede dem, har efterhånden vokset sig både stort, tungt og udgiftskrævende, hvilket har betydelige praktiske konsekvenser for de palæstinensere der er afhængige af systemet. I nogle perioder er det kun 5% af alle ansøgninger, der fører til den ønskede tilladelse.

Der bor mere end 150.000 palæstinensere i C-zonerne på Vestbredden, men de restriktioner de er underlagt, berører mange flere: For når der skal tilladelser til blot at bevæge sig igennem "sømzonen", hvad enten det er i personlige eller kommercielle anliggender, og når tilladelser i C-zoner generelt er så tidskrævende at få som tilfældet er, bliver det en reel barriere også for den del af befolkningen der ikke bor i C-zonerne. Læg hertil at det i mange år har været israelsk politik ikke at udstede byggetilladelser til palæstinensere i C-zoner eller lave lokalplaner der muliggør udbygning af infrastrukturen – alt sammen med det resultat, at al nødvendig udvikling af landbrugsområder, renovering af huse, kloakering etc., er gået så godt som i stå.

De jødiske bosættelser på Vestbredden, der også er C-zoner, er et kapitel for sig. For ikke blot er disse særlig godt bevogtet i kraft af de omgivende militære

sikkerhedszoner der strækker sig 400-1000 meter rundt om bosættelserne og dermed forhindrer palæstinenserne i at nærme sig dem. Mange af dem er også bygget på jord, som selv israelerne anerkender som privatejet palæstinensisk jord. I 2009 viste en undersøgelse lavet af den israelske menneskerettighedsorganisation B'Tselem, at 21% af de jødiske bosættelser lå på jord, der reelt var ejet af palæstinensere.

Verdens største fængsel?

Problemerne med C-zonerne set fra en palæstinensisk synsvinkel er altså, at israelernes inddragelse af palæstinensisk jord på Vestbredden kombineret med de mange restriktioner, langsomt men sikkert destabiliserer og efterhånden ødelægger palæstinenserens livsgrundlag for at producere landbrugsvarer, finde arbejde og dermed klare sig selv. Den israelske historiker Ilan Pappé har betegnet Vestbredden som verdens største fængsel: Med en befolkning der er lukket inde bag mure, et israelsk militær der bestemmer hvem der må komme ind i Israel, fx. for at arbejde, og sørger for at disse vender tilbage igen om aftenen, og brug af midler som kollektiv afstraffelser for enkeltpersoners handlinger, er palæstinenserne på Vestbredden blevet fanger i deres eget (besatte) område. På den baggrund, siger Ilan Pappé, er al snak om fredsforhandlinger en narresut, for Vestbredden er allerede overtaget og opsplittet og *the facts on the ground* så evident i israelernes favør, at der ikke forekommer at være meget at forhandle om. Intet under at palæstinenserne i de seneste forhandlingsudspil ikke har kunnet gøre meget andet end at acceptere israelernes betingelser.

Det hører med til historien, at Israels politik over for den besatte Vestbred ikke altid har været sådan. Fra besættelsen i 1967 og frem til begyndelsen af 1990'erne arbejdede Israel tværtimod systematisk på at indlemme Vestbredden i den israelske stat og slette grænserne: I 1960'erne og 1970'erne kunne palæstinensere frit rejse ind og ud af Israel og havde adgang til israelske ydelser som vand og elektricitet. Som "små vener der integreres i hinanden" forsøgte man at indsætte Vestbredden i den israelske krop", som en israelsk jurist har udtrykt det. 1980'ernes israelske skolebøger afbildede da også Israel som landet mellem Middelhavet og Jordanfloden uden nogen markering af Vestbredden. Det var først med intifadaen, selvmordsbomber og hyppige angreb på civile israelere, at adskillelsespolitikken blev en realitet.

Hidtil har separationspolitikken set med israelske øjne været en succes, for angrebene på civile israelere er faldet betydeligt i de senere år. Men politikken har også kostet dyrt, og det træder stadig tydeligere frem i dag: For resultatet er blevet en skarp afsondring af de to befolkningsgrupper med israelerne øverst og palæstinenserne nederst – to grupper der ikke møder hinanden pga mure og diverse vejssystemer og som end ikke deler vand, el og kloakker. Det er svært at

se, hvordan den udsondring af palæstinenserne på Vestbredden vil kunne føre til et naboskab, der med tiden vil kunne udvikle sig i positiv retning.

Henvisninger:

B'tselem http://www.btselem.org/english/freedom_of_movement/road_443.asp (hentet 24.1 2011)

Despite court ruling, Palestinian use of Route 443 likely to be limited. *Haaretz.com* 10.maj 2010 <http://www.haaretz.com/print-edition/news/despite-court-ruling-palestinian-use-of-route-443-likely-to-be-limited-1.289321> (hentet 21.1 2011)

United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs: West Bank: Access and Closure, June 2010. <http://www.ochaopt.org/>

United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs: West Bank Barrier Route Projections, July 2010. <http://www.ochaopt.org/>